SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 5 minutos.)

-La Comisión de Medio Ambiente de la Cámara de Senadores tiene el agrado de recibir a los representantes de la Fundación Amigos de las Lagunas Costeras de Rocha, integrada por los doctores Augusto Durán Martínez y Luis Castelli y la doctora Victoria Pereyra.

SEÑOR CASTELLI.- Muy buenas tardes y nuestro agradecimiento por recibirnos en la tarde de hoy. Como muy bien decía el señor Senador, vengo acompañado por el doctor Durán Martínez y la doctora Pereyra.

El motivo de nuestra visita es la realización de una presentación vinculada a la aprobación de un puente sobre la Laguna Garzón. Dejamos en poder de la Mesa unos documentos que detallan aún más la información sobre la presentación que realizaremos.

Nuestro planteamiento no radica en la discusión sobre un puente o una balsa, sin perjuicio de que creamos que es apropiado mantener un servicio de balsas que, si bien no es el actual, todas las personas están a favor de mantener un servicio de balsas más moderno, más eficiente, más seguro y con un horario más amplio. Por diversas razones -que no mencionaré en este momento para no extenderme en el uso de la palabra-, preferimos ese sistema.

En este caso en particular, resaltamos la modalidad en que se ha aprobado, en enero del corriente año, un puente sobre la Laguna Garzón.

Nuestra presentación comienza retrotrayéndonos a cómo se ha iniciado el procedimiento administrativo para la aprobación de ese puente. En el año 2009, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas presenta, ante la Dinama, Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, una solicitud de autorización ambiental previa para la construcción de un puente. Se presenta, entonces, un estudio técnico sobre un puente que oficia de disparador para todo un procedimiento administrativo que consta de dos partes: una de ellas es una evaluación técnica y la otra, la participación de los vecinos, de los interesados y de las universidades en la discusión en torno a ese puente.

En 2009 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas presenta este proyecto inicialmente como categoría A y luego la autoridad ambiental lo transforma en C dadas las características del impacto y porque requiere de un estudio mayor y de una audiencia participativa. Por resolución de la Dinama, en mayo de 2011 se pone de manifiesto en sus oficinas el informe ambiental que, en líneas generales, sintetiza cuáles son los aspectos ambientales y cuáles los impactos que este puente produciría a criterio del proponente y el modo en que los mismos serían mitigados o evitados. Como consecuencia de esto nosotros, como Fundación Amigos de las Lagunas Costeras de Rocha, junto a otras organizaciones y vecinos, estudiamos el expediente, hicimos una evaluación técnica y analizamos todos los impactos ambientales. Dentro del marco de ese mismo expediente, el 3 de junio de 2011 se hace una primera audiencia pública en la ciudad de Rocha y, a los pocos días, el 24 de junio, se hace una segunda audiencia en José Ignacio, muy cerca de donde se encuentra el cruce actual de balsas. Como quizás sepan los señores Senadores, las dos audiencias fueron muy intensas, duraron cinco o seis horas cada una y realmente había posiciones bastante encontradas respecto a la necesidad de tener un puente o no, sin perjuicio de que en todo momento en ambas audiencias se resaltó la importancia de que existiera una conectividad entre Rocha y Maldonado, ya que la Laguna Garzón funciona como un límite a ambos departamentos.

Luego de celebrarse esas audiencias, se emite un dictamen por parte de la Dinama sugiriendo que no se dé la autorización ambiental previa. Sin embargo, en lugar de rechazar esto de plano, se requiere al Ministerio de Transporte y Obras Públicas mayor información. Poco tiempo después se anuncia que ese puente va a ser rediseñado por el arquitecto Rafael Viñoly. A partir de ese momento, se empieza a estudiar un nuevo diseño de puente.

Posteriormente, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas presenta un proyecto -que es, nada más ni nada menos que el diseño de Rafael Viñoly-, aunque sin gran profundidad de los estudios técnicos. Por tanto, la Dinama rechaza la presentación y requiere ampliaciones. Esto ocurre dos veces, otorgándose primero 60 días y luego 90 días para ampliar el estudio de impacto ambiental.

En la imagen que estamos viendo podemos apreciar en primer lugar el puente que diseña Viñoly. Se trataba de un puente realizado con balsas flotantes que podían tomar distintas formas; aquí podemos apreciar tres de esas posibles formas. Estas balsas flotantes podían insertarse unas con otras; en realidad, no había ninguna estructura fija y despertó bastante simpatía no solamente por el hecho de que el diseño fuera bastante moderno, sino porque no implicaba una estructura definitiva en la Laguna, que es un lugar especialmente sensible desde el punto de vista ecológico y del valor y fragilidad del paisaje. Debido a una realidad del paisaje e hidrológica del área, este puente no resulta viable porque cada cuatro o cinco años se produce una bajante muy importante y toda la estructura se vería apoyada en el fondo de la Laguna. Por tanto, se entendió que este sistema de balsas flotantes no iba a funcionar. Ya bastante avanzado el proceso de presentación de los proyectos, que se habían ido corrigiendo, se decide transformar aquel diseño…

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuál es el inconveniente de que se apoyaran las balsas sobre el fondo de la laguna? ¿Generaba algún problema?

SEÑOR VIERA.- Ocasionaba un problema de nivel.

SEÑOR CASTELLI.- La Ruta está a determinada altura y el puente quedaba por debajo. No había manera de que los flotantes pudieran mantenerse siempre a un mismo nivel porque se apoyaban en el fondo. Por ese motivo, era imposible instaurar un sistema flotante.

Teniendo en cuenta todo esto y considerando que el diseño ya estaba realizado, se le solicitó al arquitecto Viñoly que ejecutara ese mismo diseño, pero en una estructura de hormigón. A eso se llegó con el diseño final que se ve en la imagen, sobre la que hay varios puntos que aclarar. Uno de los ítems que se habían destacado en las audiencias era la necesidad de proteger el paisaje y de que, en un lugar como la Laguna Garzón, la construcción de ese puente fuera lo más armónica posible. Lo cierto es que este puente es bastante parecido a propuestas como las de Shangai, por el tipo de estructura.

SEÑOR PRESIDENTE.- O de Dubai.

SEÑOR CASTELLI.- Así es, señor Senador.

Por ejemplo, si uno entra por la izquierda del puente no ve la Laguna Garzón, la puede apreciar solamente de un lado.

En realidad, se generan varias consecuencias.

El proyecto original era el de un puente viga, recto, de 180 metros, cuya imagen figura en todas las presentaciones que los señores Senadores tienen en su poder por lo que pueden apreciar la diferencia entre una estructura y otra.

Volviendo a la presentación, los señores integrantes de la Comisión pueden observar el puente que el público conoció recién en diciembre del año pasado.

El 24 de diciembre de 2012 se nos convocó a una audiencia que no era parte del procedimiento -porque, en realidad, las audiencias son obligatorias en el marco del proceso administrativo de evaluación de impacto ambiental-, sino que tuvo el carácter de reunión informativa. Reitero; nos convocaron el 24 de diciembre para el 27 de diciembre; bastante curioso que se dé una citación en esa época del año para tres días después, cuando en el medio está el feriado de navidad.

El 8 de enero de 2013 el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente dictó una resolución por la cual se dio una autorización ambiental previa, es decir, se autorizó el puente.

En realidad, este es el antecedente de un recurso que hemos presentado con el patrocinio del doctor Augusto Durán Martínez, quien por eso nos está acompañando en esta sesión de la Comisión, pero lo que quiero resaltar es que aquí no estamos discutiendo el fondo del asunto, es decir, si debe construirse un puente o mantenerse el servicio de balsa. Sin perjuicio de ello, nosotros creemos que debe mantenerse un sistema de balsa, pero ese es un tema ajeno a este encuentro. La presentación tiene como fundamento que se elaboró un expediente -que acompañamos durante dos años- que correspondía a un puente recto que tenía mucho menor impacto hidrológico, visual, ambiental en líneas generales y, por supuesto, muchísimo menor costo. En unos instantes les voy a hacer llegar a los señores Senadores una comparación de los costos, lo que también es un aspecto fundamental.

Quiere decir que nosotros presentamos un recurso contra la resolución que autoriza el puente porque, en realidad, después de dos años de estudiarlo -retiramos el expediente, analizamos toda la parte técnica y las consecuencias hidrológicas-, en diciembre aparecen con un proyecto totalmente distinto.

El problema es que se está tratando de utilizar todo el estudio del impacto ambiental de un puente recto de 180 metros para aprobar una superestructura -como bien la llaman- que consiste en una laguna dentro de la laguna y que, por ende, es mucho más impactante y mayor. Queremos destacar que estamos hablando de dos proyectos totalmente diferentes, de dos infraestructuras distintas y, por lo tanto, que producen impactos ambientales también diversos.

Si la propuesta es realizar un puente de estas características, creemos que se debe cumplir con todos los pasos administrativos que requiere un nuevo proyecto, es decir, presentar el puente y los estudios técnicos pertinentes, y permitir a la vez que las autoridades y todos los interesados los analicen con detenimiento. También pensamos que debería haber una audiencia pública donde la gente pueda expresarse al respecto porque, en este caso, lo que está ocurriendo es que sobre el puente no se hizo ningún estudio en profundidad y la única instancia participativa -si se la quiere llamar así, aunque fue más bien informativa- tuvo lugar el 27 de diciembre, es decir, unos pocos días antes de que se aprobara. Respecto a este proyecto de puente hay muchos aspectos que no han podido ser estudiados porque se estaría aprobando una estructura muy distinta.

Para ir redondeando esta exposición, quiero hablar solamente de algunas diferencias entre un puente y otro.

El puente original era recto, de 180 metros, mientras que el que recibe la autorización ambiental es circular y tiene un desarrollo total de 860 metros en un área especialmente sensible. Reitero, no estamos hablando de un lugar cualquiera sino de una de las zonas más sensibles de la costa uruguaya.

La superficie medida en metros cuadrados es 25 veces mayor a la del proyecto originalmente presentado y tomando en cuenta el volumen que ocupa, el puente circular es 34 veces mayor que el recto.

El diseño del nuevo puente ignora todas las objeciones que plantearon no solamente los vecinos sino también los representantes de las Facultades de Arquitectura y de Ciencias, así como también las organizaciones ambientalistas y diferentes expertos en la materia. Además, por supuesto, la afectación del flujo hidráulico también es mayor porque la nueva estructura tiene muchos más pilares.

El nuevo puente -sin duda, ustedes lo podrán apreciar-, en sí mismo, constituiría un atractivo -no estamos diciendo que sea feo o malo- y esto implica que mucha gente, al igual que ocurre con el Puente de La Barra, va a ir por el hecho de visitarlo. Esto significaría que habría que volver a estudiar y analizar todo lo que se ha hablado de la capacidad de carga de los lugares vecinos porque un puente

de estas características transformaría a José Ignacio, de un lugar de destino en uno de paso, y a su vez, tiene todos los riesgos de constituirse y desvalorizarse como ocurrió con La Barra.

Quiere decir que un sitio que es atractivo en sí mismo y que ha costado muchísimo tiempo mantener -desde el punto de vista de la gente de José Ignacio-, se va a transformar en un lugar totalmente de paso; además, su capacidad de carga no está preparada para eso.

Razones para esto hay muchas, la más simple es saber que es muy difícil bañarse en el mar entre la Laguna de Rocha y la Laguna Garzón, por lo que todos los emprendimientos nuevos van a hacer que la gente vaya de ese sitio a José Ignacio, especialmente, en la temporada, y hay que tener en cuenta que el estudio de capacidad de carga no se ha realizado.

En la etapa constructiva es mucho más impactante el caso del puente circular. Este puente está diseñado para realizarse donde ahora están las balsas, pero no se prevé qué se va a hacer con el servicio de balsa durante los más de dos años que requiere esa construcción.

En cuanto a los costos, hoy se calcula unos US$ 20.000 el valor del metro lineal; cualquier empresa constructora de infraestructura civil, como edificios o puentes, se los puede corroborar. Calculando a un promedio de US$ 20.000 el metro lineal tenemos que el diámetro de la rotonda, por escala, es de 200 metros, lo que da un desarrollo aproximado de 644 metros, y sumando los tramos rectos de entrada tenemos 860 metros lineales. Recuerden que habíamos empezado con un puente recto de 180 metros y ahora estamos en 800 metros lineales. Los 800 metros lineales del puente, multiplicado por los US$ 20.000, nos da 17,2 millones de dólares, más los accesos.

En resumen, tenemos que ese puente tiene 17,2 millones de dólares más accesos, con lo cual, a valor promedio, estaría superando los US$ 18:000.000 o US$ 19:000.000. Estamos hablando de una estructura curva, cuya construcción siempre es mucho más compleja y mucho más cara que un puente recto.

Ustedes se preguntarán qué importancia tienen estos valores; sí resulta ponderable esta diferencia porque, originalmente, este puente fue propuesto por quien está desarrollando el emprendimiento de las garzas blancas, que se comprometió a hacer una donación al Estado de US$ 2:000.000. Cuando estábamos hablando de un primer puente, que fue rechazado, considerábamos un promedio de US$ 2:500.000 o US$ 3:000.000; pero ahora pasamos a tener uno de más de US$ 17:000.000. Es decir que allí también el Estado va a tener que hacer una inversión muy importante.

Hay muchísimas otras razones para resaltar que sería mucho más prudente y apropiado para el área fortalecer los ingresos que llamamos empeine, que es lo que recomiendan todas las tendencias ecológicas y los lugares sensibles modernos, pues eso permitiría valorizar mucho más el área. Pero esta cuestión excede la presentación que queremos hacer hoy, que es tratar de destacar la profunda diferencia existente entre ambos puentes y, por lo tanto, si se presenta como proyecto este nuevo, debe cumplir con todos los pasos administrativos que tiene la ley uruguaya: debe cumplir con la norma de evaluación de impacto ambiental, constituir un expediente que permita ser analizado, estudiado, observado, que pueda recibir las recomendaciones para que se haga de la mejor manera posible y que impacte lo menos posible. Además, hay que tener una instancia participativa en la que todos los sectores de la sociedad puedan opinar sobre este tema.

Creo que la aprobación de un puente de estas características requiere un procedimiento totalmente nuevo, que no es aplicable por muchas de las razones expuestas en la nota que les estamos dejando -que es mucho más extensa de lo que yo les comento-, por lo cual no es posible utilizar el estudio de impacto ambiental del puente recto en este puente circular.

Esa es, en líneas generales, la síntesis de lo que estamos dejando acá.

Quedo abierto a las preguntas que deseen formular. Asimismo, el doctor Durán Martínez puede responder sobre temas jurídicos, al igual que la doctora Victoria Pereira.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho la exposición del doctor Luis Castelli y si la delegación que lo acompaña quiere hacer algún complemento acerca de lo que manifestó, lo pueden hacer.

SEÑOR DURÁN MARTÍNEZ.- Simplemente, quisiera puntualizar algún aspecto.

El doctor Castelli hizo una exposición marcando la diferencia entre los dos puentes: el primer puente proyectado que comenzó este procedimiento y, luego, el que finalmente obtuvo la autorización ambiental previa.

A su vez, posteriormente señaló que hemos presentado un recurso administrativo contra la resolución del Ministerio que otorgó esa autorización ambiental previa. Justamente, deseo precisar que los motivos de ese recurso son de legitimidad. Consideramos absolutamente ilegítima esa resolución del Ministerio, básicamente por lo siguiente. Es algo que, además, surge implícitamente de lo que señaló el doctor Castelli, y es lo que ahora quiero recalcar.

La normativa vigente, desde el punto de vista sustancial, impone o recoge el principio de previsión en materia ambiental y el carácter preventivo; me refiero a los principios de prevención y previsión. Estos principios se desconocen completamente con esta resolución. ¿Y por qué se desconocen? Porque se hace un estudio de impacto ambiental para una autorización en base a un puente, pero no se hace para el que finalmente se aprobó, a pesar de haber una diferencia notable en las cifras presentadas que acabamos de ver. Con ello se advierte que no puede utilizarse un estudio hecho para un puente recto para luego aprobar un puente circular con un impacto 25 veces mayor en cuanto a la superficie y 34 veces mayor con relación al volumen que ocupa.

Eso provoca un vicio en el acto, en la motivación, porque dice que se hizo el estudio. Eso no es así porque se hizo para otro, pero no para este. Esto revela, además, un vicio de fondo porque no es cierta la base que sirve de fundamento para el acto impugnado.

Se desconocen las normas que recogen esos principios y las que exigen el estudio de impacto ambiental porque, obviamente, ese estudio de impacto ambiental tiene que referirse al proyecto que se aprueba y no a uno que, en definitiva, no es el aprobado.

Por último, aunque si bien lo dijo el doctor Castelli, quiero hacer expresa mención a un vicio en el procedimiento. Los procedimientos administrativos han pasado por diversas etapas. Se habla de procedimientos de primera generación, de segunda generación y de tercera generación.

Los procedimientos de primera generación, que aparecen por primera vez en el tiempo, son de tipo represivo y están destinados a regular la aplicación de sanciones, tanto internas como externas, o para decidir una petición, todos procedimientos destinados a concluir con un acto administrativo de alcance particular y que se fueron regulando en base a los modelos de los códigos procesales. Aquí se dice que la Administración, básicamente, actúa como un Juez.

Luego aparece un segundo tipo de procedimientos, los llamados procedimientos de segunda generación, destinados a la elaboración de normas generales abstractas, reglamentos. Aquí se dice que la Administración actúa como un Legislador.

Ambos procedimientos son de tipo decisorio; están pensados para concluir con un acto administrativo particular o un acto general.

Sin embargo, últimamente han aparecido otros procedimientos que no necesariamente están pensados para concluir con una decisión. No necesariamente son procedimientos decisorios. Se advierte que la Administración no sabe todo ni lo puede todo, y la nueva cultura lleva a lo que se ha hablado de la gobernanza, una Administración participativa para interactuar con la sociedad y, de esa manera, tener los mejores elementos para decidir o no decidir, porque no necesariamente este tipo de procedimientos termina con una decisión.

No tenemos un código de procedimiento de este tipo, pero sí legislaciones sectoriales que regulan dichos procedimientos y una de ellas es en materia ambiental. En este caso, la audiencia pública es realmente muy importante porque es donde se recoge la opinión de los interesados, de la sociedad civil, de las universidades y de los expertos, y donde al interactuar con la Administración se obtienen elementos de juicio que ella no tiene por si sola. Eso es lo que lleva a decidir mejor.

En este proceso hubo dos audiencias públicas sobre el primer puente: una en Rocha y otra en José Ignacio. Sin embargo, sobre el segundo puente -cuando se cambió absolutamente todo-, el 24 de diciembre se convocó a una audiencia para el 27 y, como se imaginarán, en esa audiencia no pasó nada. En realidad, no hubo la menor intervención de los interesados, por lo que el 7 u 8 de enero -pocos días después- la Administración, a través de un Ministro interino -ni siquiera estaba el titular, porque normalmente están de vacaciones en esa época- aprobó una autorización ambiental previa, sin un estudio de impacto ambiental y sin una audiencia en serio, que permitiera tener los elementos de juicio necesarios. De ahí, entonces, la importancia que esto tiene y las razones de ilegitimidad que existen. Repito que no estamos discutiendo si puente o balsa -por supuesto que estamos con la balsa, pero no es el tema de ahora-, sino sosteniendo que este segundo puente no tiene los estudios necesarios y naturalmente que una actuación así compromete la responsabilidad del Estado, porque el daño ambiental puede ser terrible. No solo debemos pensar en el daño actual hacia las personas directamente afectadas, sino también en el desarrollo sustentable, el daño para el futuro, que obviamente hoy no lo podemos evaluar, aunque sí lo verán las generaciones siguientes.

SEÑORA PEREYRA.- Después de lo bien que se han expresado mis compañeros, es muy difícil decir algo.

De todas maneras, quería agregar que estamos hablando de un área muy específica, como la zona de la Laguna Garzón, ya que el mes pasado se realizó la audiencia pública a fin de cumplir con la última etapa para que la misma ingrese al Sistema Nacional de Áreas Protegidas. Quiere decir que no estamos hablando de cualquier lugar, sino de uno que cuenta con todas las características que tiene un área protegida.

Además de esa salvedad que quería acotar, también me gustaría que los señores Senadores se imaginen -a modo de ilustración- que todos estos estudios de impacto ambiental de los que estamos hablando, son trajes a medida en los que, más allá de que los haga un sastre, intervienen muchos técnicos y son puntuales para cada proyecto en sí mismo. Cuando la ley relativa al impacto ambiental, en el año 1994, establece una lista de las actividades, obras o construcciones que requieren autorización ambiental previa, en todo momento habla del proyecto en sí mismo, que requiere un estudio de impacto ambiental. Cuando los Doctores Castelli y Durán Martínez hablaban de cómo se ha obviado ese estudio y ese traje a medida tan específico, tan puntual, sobre un puente que en determinado momento terminó siendo autorizado -es lo que evidentemente hoy motiva esta reunión, más allá de la opinión que tenemos de si el puente es necesario o innecesario-, era justamente para demostrar cuál es la nulidad de todo el procedimiento.

Además, como decía el señor Durán Martínez, en un tema ambiental la participación pública es clave en el procedimiento o la acción de impacto ambiental y evidentemente, como ese proyecto también incumplió con su traje a medida y su estudio de impacto con todos los técnicos pertinentes y no tuvo esas instancias, también carece de todo sentido.

Nada más y muchas gracias por habernos recibido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos mucho la presentación que han realizado.

Pido disculpas porque, lamentablemente, tengo que retirarme, así que además de dejar en uso de la palabra al señor Senador Agazzi -quien la ha solicitado- también le voy a ceder la Presidencia. No obstante ello, voy a hacer algunas consideraciones.

La posición que explicitaron acerca de los dos puentes y la falta de audiencia, quedó clarísima. Ahora bien, me gustaría saber si tienen opinión sobre la idea que se manejó en cuanto a la

posibilidad de que la ruta no cruce por ahí sino que bordée la laguna, con un puente de segunda categoría -mucho menor- detrás de la laguna, aguas arriba. Obviamente, no voy a estar cuando den la respuesta pero la voy a poder leer en la versión taquigráfica. Estoy planteando esto como amigo de la laguna aunque, en realidad, no sé si somos más amigos por el hecho de que pase por detrás o por delante de ella. Esto no se ha estudiado en profundidad y no me parece una mala idea, ya que se está hablando de construir un puente detrás, en terreno firme. Habría que hacer dos puentes, uno más grande que el otro pero, en definitiva, puentes chicos. Quizás esta construcción pueda tener un menor impacto que la obra planteada.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Agazzi.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero manifestar la satisfacción que siento al escuchar su opinión y los fundamentos que la sustentan, y de que tengamos un clima y un ambiente donde estas cuestiones se puedan hablar bien, más allá de las posiciones que cada uno tenga. Realmente, esto me da gusto.

No hay muchos antecedentes de obras de este tipo, que hayan recibido un tratamiento de esta naturaleza; en realidad, creo que estamos construyendo instrumentos para una vida democrática. Esto me parece muy importante y quiero resaltar el estilo de la comparecencia de nuestros visitantes y el planteamiento que hicieron. Además, se trata de un caso muy particular, en el que el propio Estado controla al Estado. Esto es algo nuevo: que el Estado acepte ser controlado por sí mismo. Me parece que estas cosas sirven para construir democracia.

Aquí se planteó la historia de este asunto. En realidad, lo hemos conocido mediante lo que se divulga en la prensa -por lo menos, en lo que a mí respecta-, pero ahora tenemos la oportunidad de hablar con los actores involucrados, y como integrantes de una Comisión parlamentaria, vamos a analizarlo en profundidad para llegar a las causas que lo motivan.

Según se dijo, se hicieron dos audiencias públicas y me gustaría saber cuál es la interpretación que tienen sobre algunos de los puntos contenidos en el informe. Entiendo que no se quería cuestionar el estilo de conectividad móvil a la fija que, en última instancia, es una forma de unir dos riberas, sino que lo que se pretendía cuestionar era la forma de cómo se llegó a la conclusión final. El doctor hizo énfasis en los modelos de gobernanza y de participación de la sociedad, y en los derechos que el administrador tiene. Ahora bien, como consecuencia de esas audiencias, la División de Evaluación de Impacto Ambiental no accedió a la autorización ambiental previa, tal como dice en el informe que nos dieron. A su vez, también se menciona "advirtiendo que existe suficiente grado de consenso en el sentido de implementar la conectividad entre Rocha y Maldonado". Se advierte que la audiencia no es solo para ver el puente, sino para saber qué están pensando de ella los actores -creo que esto hace un poco a la tercera generación- porque se llega a determinadas conclusiones a partir de lo que expresa la gente y, además, se proponen algunas ideas al respecto. En realidad, la División de Evaluación de Impacto Ambiental también se incorporó al modelo de gobernanza, que lo leyó en los actores. Entonces, no dio la autorización pero lo importante es que a pesar de ello, brindó algunas ideas.

Al presentarse el segundo proyecto, se llevó a cabo una reunión informativa que para ustedes hubiera requerido, por tratarse de un puente distinto, de un procedimiento similar al que tuvo el puente anterior, ya que si bien une las dos riberas de manera distinta también lo hace de forma fija; es una estructura diferente. Parecería que la autorización que se dio ahora obedece a una conclusión distinta a la que se había arribado la vez anterior.

Me gustaría saber cuál es la opinión de los invitados sobre esta autorización que se dio ahora y su vinculación con algunas otras ideas que hubo al respecto. ¿En esta nueva obra se recogieron algunas de las ideas que se expusieron cuando no se había dado la autorización? A mi juicio, aquí se plantea algo muy interesante para analizar en profundidad.

Esas son las preguntas que quería hacer porque esta es la oportunidad que tenemos para conocer los puntos de vista de los actores, luego indagaremos sobre las opiniones de otras personas.

SEÑOR CASTELLI.- Agradezco la acotación que se hizo al principio porque, he trabajado en muchas audiencias, y realmente en este caso resulta muy interesante lo que el señor Presidente resaltaba en cuanto al ejercicio democrático hacia la discusión de un proyecto.

Es por eso, también, que esta decisión de algún modo debilita ese paso en el proceso de autorización porque, en realidad, está dejando de lado esas dos audiencias tan importantes e intensas, que comenzaron a las cinco y media de la tarde y que a la una de la madrugada se tuvieron que cortar porque, de lo contrario, se hubiese seguido discutiendo sobre el tema. Sería una pena que esas dos extensas discusiones fueran dejadas de lado porque, en realidad, se referían a un puente distinto al que se está aprobando ahora. A pesar de que hubo dos posiciones antagónicas: quienes querían el puente y quienes no lo querían, surgió una instancia muy rica y respetuosa respecto de los puntos de vista diferentes.

Hay algo interesante respecto de la pregunta anterior -que voy a responder, sin perjuicio de los aportes que puedan realizar quienes me acompañan- y es que la respuesta que obtuvimos, con respecto a ese otro proyecto que se presentó para hacer una conectividad por encima de la Laguna Garzón, y que me llamó la atención fue la siguiente: “Ese proyecto no fue presentado, por eso no lo analizamos. Nosotros analizamos proyectos.” Incluso, como fundación, presentamos el proyecto alternativo de donar balsas eléctricas. No pasamos por la instancia administrativa porque hacerlo requería de un costo mayor; simplemente dijimos: donamos balsas para que sean eléctricas. Se nos dijo que la idea no se podía analizar porque no había sido presentada como proyecto. Comprendo esa actitud desde el punto de vista de quien tiene que tomar una decisión, pero la considero criticable porque, cuando uno recibe un proyecto de una infraestructura como esta, en un lugar sensible que tiene evidentes consecuencias transgeneracionales, además de analizarlo debe saber si hay otras variables, de lo contrario, estaremos sometidos al mejor postor. Nos presentan este proyecto y, como no hay otro, no se considera otra posibilidad. Hubiese sido interesante que se estudiara lo que aquí se resalta. Podemos tener simpatía por el proyecto o no, pero en realidad lo que esa propuesta requeriría sería que se hiciera un estudio técnico y un análisis sobre cuál de esos proyectos tiene mayor impacto, cuál puede ser más mitigables y cuáles son las áreas que nos interesa más conservar. Quizás haya más impacto abajo o arriba, pero por alguna razón -socioeconómica, por el atractivo turístico o la que sea- nos interesa elegir una u otra variable. Pero no se hizo un análisis en cuanto a si podía ser este puente, otro, o un sistema de balsas. El proceso de evaluación de impacto ambiental es pernicioso porque es binario, es decir, alguien tira a ver si acierta y se le dice que tire un poco más a la izquierda; entonces, es como de un embudo donde todo finalmente va llevando hacia la aprobación o el rechazo pero, en definitiva, que surge de una sola idea. Entonces, lo que ocurrió en estas audiencias es que, sin duda, se notó la necesidad de una conectividad. Eso es lo que aparece mencionado en este documento y es parte del recurso presentado por el doctor Augusto Durán Martínez. Es cierto que en esas audiencias se admitió la necesidad, pues hay mucha gente que vive del otro lado y, por ejemplo, dentro de diez minutos -son las 17 y 50- la balsa ya no estará cruzando, lo cual ocurre hasta diciembre. En realidad, están todos preocupados por lo que ocurre del otro lado y, sin embargo, el sistema de balsas sigue teniendo esa debilidad; es más, también se suspende el cruce entre las 12 y las 2 de la tarde. Lo que quedó claro es que se necesita una conectividad. No sé si podríamos decir que las audiencias salieron 1 a 1 -si lo decimos en términos futbolísticos-, pero en definitiva había muchos puntos a favor de hacer un puente, y otros para mantener el servicio de balsas, fortaleciendo los ingresos. En general, a todos esos emprendimientos se va por la Ruta 9 y se podría fortalecer la ruta que une la Ruta 9 con la Ruta 10. Es decir que, como decía, quedó bien clara la necesidad de la conectividad, pero lo que es necesario dilucidar es qué tipo de conectividad es la adecuada.

Para finalizar, quiero decir que en todas las sugerencias que se hicieron en las audiencias se resaltó la necesidad de contemplar el impacto visual, es decir que el mismo sea el menor posible y que esa estructura sea, al máximo, armónica con el ambiente. Por tanto, no hubiera sido sorpresivo que, como consecuencia de esto, apareciera un puentecito de una sola vía, por ejemplo, de madera, lo cual hubiera sido un atractivo -no un megatractivo como este- con una construcción que sería consecuencia de las recomendaciones que hicieron los múltiples técnicos, Universidades, científicos y vecinos que opinaron en esas audiencias.

SEÑOR VIERA.- Hablando de conectividad y manejando otras alternativas, quisiera saber a cuántos kilómetros está la Ruta 10 de la Ruta 9 a la altura de la Laguna.

SEÑOR CASTELLI.- Hay dos caminos. Uno de ellos baja en José Ignacio y está recientemente asfaltado. Antes, cuando la gente iba a José Ignacio bajaba por el ingreso anterior que desemboca en Manantiales, pero hace un año se pavimentó y todas las personas bajan por allí. Es decir, esto es importante porque vemos que, si se pavimenta una vía, la gente va por allí. De la rotonda de José Ignacio a las balsas actuales hay siete kilómetros, y de la Ruta 9 a la 10 hay unos nueve kilómetros. Esta Ruta está recién pavimentada. La otra, que desemboca sobre Las Garzas, tiene unos 14 kilómetros, es un poco más extensa, estuvo pavimentada -recuerdo haberla recorrido hace muchos años- hoy está destruida y no tiene ningún mantenimiento. Además, si se va a construir un puente como el que estamos viendo en las imágenes, imagino que se tendrá que pavimentar el tramo que va del puente a Rocha; no van a culminar la obra sin hacerlo. En consecuencia, el impacto y el costo van a ser mucho mayores. Si se pavimentara esta otra ruta que se ve en la imagen, se aliviaría muchísimo el tránsito. Por otra parte, ocurrió algo pernicioso: se va a promover el tránsito en esta zona, en lugar de incentivarlo por el otro lado, que es donde facilitaría mantener las condiciones del atractivo natural y turístico, además de darle velocidad.

SEÑORA PEREYRA.- Nosotros tres somos abogados. Esta zona es la más sensible de la Laguna Garzón porque es, justamente, la zona de la barra. Tendrían que estar aquí los biólogos para decir cuál es la importancia de que el puente se ubique aquí y de que la comunicación no sea en otros lugares. ¿Me comprenden?

Por eso es importante el estudio de impacto, lo clave que es que intervengan distintos técnicos, que sea tan interdisciplinario y que se tenga un traje para cada proyecto

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Agradezco la información que nos han brindado quienes hoy nos visitan, he seguido el tema a través de la prensa pero también he leído sobre el asunto. Por supuesto que uno, de lejos, se hace preguntas que en ocasiones no son las más correctas porque no está allí en el día a día.

Cuando surgió el proyecto del arquitecto Viñoly, me llamó la atención porque en un principio entendí que era uno de los más fuertes opositores. Entiendo que cuando se le pidió un proyecto alternativo, este no fue de recibo para ustedes, más allá de que entiendo que lo que están planteando es que lo que falta es el estudio de impacto ambiental. A su vez, ustedes se permiten -ya no creo que como abogados, sino que habrán tenido algún asesoramiento- referirse a la cantidad de material, a cuánto impacta, cuánto pesa, etcétera.

SEÑORA PEREYRA.- Disculpe que lo interrumpa, señor Senador, ya que es de mala educación, pero esos son simplemente datos desde el punto de vista de la ingeniería. No tenemos ninguna diferencia en otras ramas.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Según entiendo, quienes hoy nos visitan plantean que si se pavimentaran los 14 kilómetros que van de la Ruta 9 hasta la Ruta 10, en Las Garzas, se permitiría otra salida. De todas maneras, si se plantea que, construido el puente, se debe pavimentar la Ruta 10 para que el proyecto funcione adecuadamente, aunque se mejore el tramo que va de la 9 a la 10, siempre se debe pavimentar la rambla, por llamarla de alguna manera. Hay que tener en cuenta que la pavimentación genera las velocidades y, justamente, es lo que hay que evitar. Cuando uno va por ahí no es a trabajar sino, normalmente, a conocer o a pasear y, entonces, cuando se piensa si es importante o no que se genere actividad, se debe tener en cuenta que a esos lugares se va -como dije- a conocer y a apreciar el paisaje y todo eso que la naturaleza nos ha dado. Por suerte, he recorrido bastante la zona y sé que ahí uno no se puede bañar y que, a veces, incluso no se puede jugar al fútbol por el viento que sopla.

De todas maneras, si se cuida mucho el impacto ambiental igualmente surgen algunas preguntas que uno puede hacerse. En lo personal, aclaro que comparto que este es un problema que tenemos en la sociedad y, por suerte, hace ya unos cuantos años atrás empezamos a darnos cuenta de la necesidad de la defensa del ambiente. En nuestro país no hace tantos años de esta toma de conciencia, pero en el mundo -en todos lados- se ha apoyado el cuidado del ambiente y aquí debemos tratar, justamente, de evitar dañarlo.

Se dice que no se puede generar algo que sea atractivo porque eso atacaría el medio ambiente; por cierto, lo primero que ataca el medio ambiente es la llegada de seres humanos. Eso está claro.

Ahora bien, una de dos: si no queremos que sea un atractivo tenemos que cerrar este emprendimiento, que no lo sea para nadie. La otra posibilidad -este es mi planteo- es hacerlo democrático y que sea para todos, pensando también cómo defendemos el medio ambiente. Esto es algo muy difícil porque -vuelvo a decir- cuando llegamos los seres humanos ya atacamos el medio ambiente, por lo que sea. Lamentablemente, nos cuesta entender las consecuencias de tirar una lata o una bolsa de nylon, o de andar por arriba de los médanos y destrozarlos pero, ¿cómo hacemos para poder utilizar democráticamente esto, que es de todos, y que no solamente lo puedan hacer quienes han tenido la posibilidad o la visión de, por ejemplo, comprar propiedades allí? En fin, me pregunto cómo podemos manejarnos, entre todos, en este sentido porque, en definitiva, la conectividad -como ustedes claramente lo plantearon- es una necesidad y una aspiración de quienes viven de un lado y del otro, pero también sabemos que en el futuro las demandas van creciendo. Entonces, reitero, ¿cómo podríamos encontrar soluciones, pero defendiendo al máximo -comparto esta posición- el medio ambiente?

Sigo insistiendo en un aspecto que me llama la atención, me refiero a que el proyecto del arquitecto Viñoly ahora sea, precisamente -voy a decir algo que nuestros visitantes no han dicho, pero he leído aquí algunas cosas- el que golpea más que el del primer puente, que había escuchado que la mayoría no quería pero parece que ahora sí lo quiere.

SEÑOR DURÁN MARTÍNEZ.- Voy a responder la pregunta que acaba de formular el señor Senador y también una consulta efectuada anteriormente y que, en buena medida, ha contestado el doctor Castelli.

Se ha preguntado qué hacer y a ese respecto creo que se debe estudiar la forma de mantener mejor el medio ambiente y provocar un desarrollo sustentable. Para eso están el estudio del impacto ambiental y la audiencia pública que, justamente, es lo que no se hizo.

El señor Presidente aludió a las dos audiencias públicas, la de Rocha y la de José Ignacio, y pienso que eso sirvió para una cosa -como dijo el doctor Castelli-: para percibir una convicción -no diría que fue unánime ni mucho menos- acerca de la necesidad o conveniencia de la conectividad -también he leído eso-, que no me pareció tan evidente porque la zona no está aislada ni mucho menos, se puede dar la vuelta y eso implica solamente unos veinte minutos más.

De todas maneras, leyendo esas audiencias me pareció ver una opinión favorable a la conectividad, que puede darse de diversas maneras, no necesariamente por este proyecto. Lo que no sirve de esas audiencias es, justamente, una opinión sobre el proyecto que se aprobó, porque no se estudió, sino que se analizó otra cosa. Entonces, cuando tenemos un proyecto tan distinto, que impacta de manera tan diferente, cabe preguntarse: ¿cómo impacta en las corrientes? ¿Cómo impacta en la flora y fauna de la laguna? ¿Cómo impacta en los vientos? ¿Cómo impacta visualmente? Como bien dijo la doctora, el aspecto visual es un atractivo más que incrementa el paisaje; la curiosidad para ver una obra de una persona como el arquitecto Viñoly, incrementaría el tránsito.

Por otra parte, ese puente lleva a una circulación mucho más lenta que la anterior, con lo cual crea un problema en la entrada y salida y hay que hacer accesos completamente diferentes y un estudio de impacto ambiental que no se hizo. Los accesos van a ser muy diferentes en un puente y en otro, y nada de eso se estudió. Además, esta aprobación conlleva a que ese tramo de la Ruta 10 deje de ser nacional para ser departamental. Eso quiere decir que no va a ser más mantenido por el Gobierno Nacional sino por las Intendencias de Rocha y Maldonado, lo que repercutirá sensiblemente en los presupuestos de los gobiernos departamentales, que todos sabemos muy bien los problemas por los que están pasando. Este tema tampoco se estudió. O sea que de las audiencias públicas realizadas la única conclusión que podemos sacar es sobre la conectividad; de lo demás, nada.

SEÑOR CASTELLI.- Respecto a lo que decía el señor Senador, voy a leer una frase que siempre que la veo me da rabia de que no se me haya ocurrido. Es de Viñoly y dice así: “Si el Uruguay elige definirse ambiental y culturalmente como una reproducción tardía de lo que hoy es Miami, o la Costa del Sol (…) la construcción del puente es completamente coherente con esa visión. Si en cambio el país elige convertirse en uno de los pocos `Países Destino` de un mundo en crisis y permanente convulsión, un lugar donde la seguridad, el respeto a la legalidad, la preeminencia de la sociedad civil y la protección ambiental sean los pilares fundamentales de su personalidad y de su imagen internacional, la preservación de sus características ambientales y paisajísticas debe ser un objetivo político fundamental”.

Agradezco la oportunidad que nos dieron hoy. Ahora que saben sobre este asunto con más detalle -creo que lo han entendido perfectamente bien- considero que es muy importante la misión que cumplirán ustedes. Hay necesidad de analizar más, como decía el doctor Durán Martínez, de estudiar más el tema y saber cuáles son las posibles consecuencias. Me acuerdo de haber ido hace unos cuartea años a la playita que está frente a la laguna José Ignacio y era un placer ir allí, y hoy se ha transformado en un pedazo de arena atravesado por otro de cemento y no va nadie, cuando es un lugar bellísimo. Además, se está quedando prácticamente seco. Eso no es democrático porque lo que ha hecho fue quitarle a todo el mundo la posibilidad de ir. Nosotros queremos que se siga haciendo este tipo de desarrollo y no aquellos que no permiten acceder a la costa porque son grandes murallones para muy poquitos.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- También nosotros les agradecemos que hayan concurrido a esta Comisión, el ambiente que proporcionaron, el tono con que han expuesto sus puntos de vista y los fundamentos vertidos. Veremos qué podemos hacer dentro de nuestra competencia como Comisión. En realidad, ustedes no vinieron pidiendo nada para ustedes, sino defendiendo algo que es de todos y eso también nos compromete.

SEÑOR VIERA.- Creo que lo que esta delegación ha planteado es muy de recibo, además de estar muy bien fundado. Lo que están pidiendo es que se hagan más estudios; no están diciendo “no” a algo, sino que están solicitando que se cumpla con el proceso que está determinado y no se ha cumplido.

Me parece que el planteo realizado es totalmente de recibo.

(Se retiran de Sala representantes de la Fundación Amigos de las Lagunas Costeras de Rocha.)

“Presentación realizada por la Fundación Amigos de las Lagunas Costeras de Rocha”

SEÑOR PRESIDENTE.- Ingresamos en la consideración del segundo punto del Orden del Día: Carpeta Nº 1161/2013. Santuario de Ballenas y Delfines. Se declaran las aguas jurisdiccionales y la zona económica exclusiva de la República.

Aún no hemos comenzado a considerar formalmente este proyecto de ley, aunque en la Comisión recibimos a una representación de una organización que trabaja por la preservación de las ballenas, la que ya dio su punto de vista. Deberíamos ahora decidir qué método seguimos con esto. En realidad, solamente recibimos a la Organización para la Conservación de Cetáceos.

Cuando este asunto se trató en la Cámara de Representantes -lo digo para compartirlo con integrantes de esta Comisión-, para su tratamiento compareció la Dinara -Dirección Nacional de Recursos Acuáticos-, repartición del gobierno que tiene que ver con el tema. Según consta en la versión taquigráfica, ellos hicieron una larga exposición

Consulto a los señores Senadores qué tratamiento seguimos con este proyecto de ley, que es muy breve.

SEÑOR VIERA.- Estoy en condiciones de votar este proyecto de ley cuando la Comisión así lo considere y adelanto que lo haré afirmativamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como integrante de la Comisión -tengo que presidir, pero no tenía previsto hacerlo- digo que también podría votar esta iniciativa, de acuerdo a la opinión que el Poder Ejecutivo diera al respecto. Para nosotros siempre es necesario. Quizás cuando se reúna nuevamente la Comisión, podemos hacer un repaso final y aprobarlo.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Comparto lo manifestado por el señor Presidente en cuanto a hacer una reunión con el resto de los miembros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Exacto, señor Senador, porque no podemos aprobar una ley sin que estén presentes todos los partidos que integran la Comisión.

En definitiva, consulto a los señores Senadores si lo dejamos pendiente en el Orden del Día para considerarlo en la próxima sesión.

(Apoyados.)

Acabamos de considerar el segundo punto del orden del día, pero antes de pasar a los asuntos entrados, consulto a los miembros sobre lo expresado por la delegación que nos acaba de visitar, correspondiente al primer punto del Orden del Día.

SEÑOR VIERA.- En cierta forma voy a repetir algo que ya señalé.

Me parece muy de recibo el planteo que realizaron, que además es argumentado, fundamentado y respetuoso. Están reclamando algo sobre lo que me parece les asiste razón, que tiene que ver con el incumplimiento del procedimiento legal establecido -que es el estudio ambiental y la audiencia pública que se prevé-, por cuanto las dos audiencias públicas realizadas fueron sobre otro proyecto. En cuanto a este proyecto que cambia radicalmente la propuesta, no se realizó el estudio correspondiente.

En definitiva, como nosotros somos Poder Legislativo y los proyectos de este tipo no pasan por nuestra aprobación, propongo que enviemos -a modo de consulta- la versión taquigráfica de esta sesión al Ministerio para ver qué nos indica y si está en sus planes hacer una audiencia pública o completar el trámite para un nuevo proyecto. Hago esta propuesta que es un poco más rápida que llamar a la Dinama o al Ministerio, a pesar de que voy a proponer invitar al señor Ministro a la Comisión.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Estoy de acuerdo con que enviemos la versión taquigráfica de esta sesión al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, pero también al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, porque es la otra Cartera que realmente tiene que ver con la aprobación del puente.

(Apoyados.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Por lo tanto, enviamos la versión taquigráfica de esta sesión, solicitando a ambos Ministerios un análisis del tema y sus puntos de vista.

(Apoyados.)

Lo único que quiero indicar en relación a lo expresado por quienes nos visitaron, es que su fundamento se basó en que este puente es otro puente. Analizaron la longitud y el costo, pero no el impacto ambiental de estos puentes porque, al fin y al cabo, representan a la Fundación Amigos de las Lagunas Costeras de Rocha.

Sin embargo, uno podría plantearse esto de la siguiente manera. El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente recibió la solicitud de una autorización ambiental previa para construir un puente que uniera dos riberas y comenzó un procedimiento cumpliendo la ley, realizando las consultas con los vecinos, con los técnicos, etcétera. Creo que bien se podría pensar en que ese es un solo tema, aunque el puente sea sinuoso o recto. Insisto, se podría pensar en un solo asunto. Se trata de la unión de dos riberas en una forma fija, en lugar de ser unido como es ahora, con balsas, que también es una manera de unir las dos riberas.

Entonces, en virtud de que en el procedimiento de autorización ambiental previa hubo audiencias y de que la gente pudo dar sus puntos de vista, creo que hubo un cambio bastante importante porque se constató que había una intención mayoritaria de unir las dos riberas en forma fija. A mi juicio, ello significó un cambio importante porque al inicio hubo gente que se oponía a la construcción del puente y otra que la apoyaban. Incluso, el arquitecto Viñoly elaboró un diseño que fuera amigable con el ambiente, que tuviera poco impacto ambiental, que fuera flotante y demás. Veremos, entonces si por cada cambio que se hace en la obra hay que hacer todo el procedimiento de nuevo o si, al ser la unión de las dos riberas el asunto en cuestión, se toma en cuenta el procedimiento, incluyendo las distintas opciones planteadas.

Honesta y francamente, digo que no tengo posición sobre este asunto pero en la medida en que los invitados iban hablando, me iba haciendo ciertos cuestionamientos. Por ejemplo, ¿si al puente se le hace una pequeña variación, hay que empezar todo de nuevo? ¿Esto es una pequeña o una gran variación? Este es un puente fijo diferente al original. Según lo que se pudo observar en las fotos que trajo la delegación, se trata de un puente bien diferente: es menos mamotreto, parece ser más liviano y tiene la mitad de pilares, mientras el anterior tenía veinte, este tiene diez. Al menos es lo que observé en las fotos. Además, no tiene plataforma, adentro es todo agua.

Aclaro que digo esto como una reflexión entre compañeros que integramos una comisión; no voy a dar posición al respecto. Solo quería expresar lo que fui pensando en la medida que los invitados hacían uso de la palabra. Además de enviar esto a quien corresponda, me comprometo a hablar telefónicamente con quien corresponda para tratar de agilizar el trámite pertinente.

SEÑOR VIERA.- Quiero hacer una reflexión sobre -valga la redundancia- la reflexión del señor Presidente. Adelanto que tampoco tengo posición aún, a pesar de que el tema también fue planteado en la Comisión de Transporte y Obras Públicas que también integro.

A mi juicio, es de recibo que si bien hay un tema general que tiene que ver con la idea de unir dos riberas, el impacto ambiental, visual y biológico sobre la laguna será diferente en caso de construirse un solo puente o dos o si se hace uno pequeño y uno grande. Creo que este puente es mucho más grande, incluso va a llevar muchos más autos que el otro, por lo que provocará un impacto ambiental diferente desde el punto de vista de las emisiones de gases, el ruido y demás.

Por lo expuesto, creo que se debería realizar otro estudio ambiental y que se debería seguir con el procedimiento habitual que, por cierto, no creo que salga tanto. Mucho más cuesta el nuevo puente porque de hablar de US$ 1:500.000 o US$ 2:000.000, pasamos a hablar de más U$S 17:000.000.

Aclaro que esta es, simplemente, una reflexión, una opinión; tampoco estoy en contra del puente. En caso de ser yo quien tuviera que decidir ante un proyecto que se modifica, me gustaría contar con todos los estudios, elementos y requerimientos que establece la ley, y si existen otras alternativas.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- En lo que a mí respecta voy a esperar que el Ministerio nos brinde información. Creo que -por lo que se ha dicho aquí- debe haber habido un estudio que haya hecho mantener la posición de que el análisis anterior era válido para este nuevo proyecto.

Si bien comparto lo expresado por el señor Presidente en cuanto a que por cada uno de los ajustes que se realice a un nuevo proyecto no se debería realizar un nuevo estudio, pero también

entiendo que cualquier modificación afecta el medioambiente. Por lo tanto, se debería analizar cuál de los proyectos es menos perjudicial.

Digo esto porque una cosa es el impacto visual y otra, muy distinta, el impacto que se genera en el fondo de la Laguna, que afecta su naturaleza, la fauna ictícola, etcétera.

Yo en 1994 viajé a Cuba y en ese momento se estaba proyectando un puente sobre el mar, de 34 kilómetros. Volví allí en 2006 para ver qué había sucedido con aquel proyecto. La obra estaba pronta, había pasado sobre el Cayo Santa María y en cuanto al impacto ambiental -en su momento se discutía sobre el mismo- se vio que había beneficiado al medio ambiente, porque se había estudiado con corrección. Incluso acudieron a ver esta obra hasta técnicos de Estados Unidos, más allá de las diferencias con Cuba. Se habían beneficiado las corrientes e, incluso, la fauna había mejorado. Entonces, hay que pensar cómo se va a hacer esto. La discusión ahora es cuál puente se hace, pues no se discute más si se hace un puente o se mantienen las balsas. Los propios integrantes de la Fundación dijeron que están de acuerdo en que debe ser un puente; inclusive, dicen que están más de acuerdo con un puente recto que con uno circular. Ellos dijeron que habían ofrecido las balsas, pero actualmente reconocían que era necesario. También se dice claramente que en las audiencias la gente, los vecinos, estuvieron de acuerdo en que se tiene que llevar adelante la obra. Por supuesto, hay que actuar con prolijidad para cuidar todo el entorno.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una precisión sobre este tema. La audiencia pública es una instancia que tiene cometidos legales y la autorización ambiental previa es otra cosa diferente, pues tiene métodos y objetivos distintos. En realidad, la autorización ambiental previa se hace después de las audiencias, pero tiene un protocolo que es técnico. Creo que esto lo sabíamos todos, pero a veces uno dice cosas para tenerlas más claras.

Dese cuenta de un asunto entrado.

(Se da del siguiente:)

-Léase.

(Se lee:)

"Solicitud de audiencia remitida por la agrupación de trabajadores de la meteorología nacional, relacionada con el proyecto de creación del Instituto Uruguayo de Meteorología".

SEÑOR VIERA.- Hace unos días se suscitó un evento con el agua potable en el llamado sistema de Montevideo, debido al mal olor del agua durante algunos días y, a raíz de las explicaciones de las propias autoridades de OSE en cuanto a que había sido efecto de la proliferación de algas microscópicas que, a su vez, eran efecto del vertido de agroquímicos en las cuencas del Santa Lucía, se produjo una polémica. Todo eso llevó a un manejo público de un debate, en el que opinaron algunos científicos de la Universidad e, incluso, hubo una declaración de algún representante de Naciones Unidas, que luego fue corregido y desmentido. Todo esto ha causado cierto temor y preocupación en la población, por lo que considero que deberíamos estar atentos.

El fenómeno de la proliferación de algas en los cursos de agua y sobre todo en las aguas más estancadas, como los lagos, no es nuevo en el país, incluso, OSE está acostumbrada a ello. Felizmente, estas algas no han sido tóxicas, pero podrían llegar a serlo y en condiciones favorables de temperatura, luminosidad y nutrientes, se multiplican. Es un hecho que ha habido un cambio en nuestra producción agropecuaria o agraria y que hay más hectáreas sembradas. Todo esto hace que la preocupación que todos tenemos -y debemos tener- por nuestras aguas subterráneas y superficiales nos haga estar atentos.

Deseaba hacer este planteo a los señores miembros de la Comisión porque creo que no deberíamos quedar fuera de este debate, sobre todo con información. Para tranquilidad de la

población, me gustaría invitar a las autoridades, al señor Ministro, al Director de la Dinama y tal vez a los representantes de OSE para ver la realidad de los hechos y cuáles son las contingencias planificadas para el futuro. Incluso, podríamos informarnos acerca del control que está haciendo la Dinama de las áreas cultivadas.

En definitiva, me interesaría tratar el tema agua en general; ver en qué situación está el agua potable y la no potable.

Sería un tema más para agregar, cuando concurra el señor Ministro -aunque pasemos un día entero sesionando-, para no hacerlo venir todos los días aunque está bastante atrasado con nuestra solicitud de audiencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece muy bien lo planteado por el señor Senador Viera.

OSE cuenta con estudios -hechos por lo menos hace cinco o seis años-, sobre la cuenca del río Santa Lucía. En realidad, nuestro país tiene un problema estructural: no hay ninguna concentración de población de un millón y medio de personas que se abastezca de una sola fuente, o con una sola planta potabilizadora de agua potable. Esa es una fragilidad muy grande que tenemos y ha sido motivo de distintas propuestas. Me refiero, por ejemplo, a aquel famoso Canal de Arazatí, a la propuesta que venía llevando OSE de levantar la muralla de Paso Severino y de unir la red de las lagunas de Maldonado con las de la cuenca del Santa Lucía, que están muy cerca. Serían formas de no depender de una sola cuenca para el abastecimiento de agua potable a la población del área metropolitana. Tengamos en cuenta que no solo se trata de una sola cuenca sino que es muy frágil. Si se tiene el acceso a distintas cuencas, puede haber carencia en una, pero es muy difícil que existan problemas de abastecimiento en todas. Este es un problema estructural que fuerza y tensa a Aguas Corrientes que se abastece de una cuenca que es lechera, donde hay mucho trabajo de agricultura. En este sentido hay informes de hace unos años, pero sería bueno saber qué se está haciendo con esto, cuáles son las Comisiones de cuencas, cuáles los trabajos de investigación, etcétera.

SEÑOR VIERA.- Conozco el tema y sé que en este momento no hay motivo para una gran alarma. Justamente, la intención es detener la alarma que en algún momento -en estos días pasados- existió.

Fui Director de OSE -estuve cinco años en ese organismo- por lo que puedo decir que conozco del tema y de algunas propuestas alternativas. En aquel entonces ya se discutía sobre la Quinta Línea de Bombeo porque, justamente, se pretendía no seguir dependiendo de la misma fuente. En algún momento se habló de alguna posibilidad alternativa, por ejemplo, abastecerse del Acuífero Raigón o de otro lado, porque el sistema de Montevideo no solamente tiene esa característica de población, etcétera, sino que también tiene muy poca fuentes de abastecimiento. Inclusive, la Laguna del Cisne, por ejemplo, es muy pobre para abastecer el este del país, a una población tan creciente como es la de toda esa zona.

Estos son, todos, temas interesantes para que podamos hablar sobre ellos y divulgar que se está estudiando el tema para dar tranquilidad a la propia ciudadanía.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Es la hora 18 y 36 minutos.)